

CGIL



FILT - CGIL



METTIAMO I TRASPORTI SULLA BUONA STRADA

Una nuova mobilità per un nuovo sviluppo della Sicilia



Valutazioni sul sistema dei trasporti siciliano

Premessa

L'insularità e la sua posizione geografica periferica rispetto ai mercati europei ed ai principali fornitori di materie prime costituiscono fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia. Il nodo delle infrastrutture è centrale nella vita economica e sociale dei Siciliani, ed è necessario a tal proposito esigere il primario diritto alla mobilità. Per questo l'annoso problema dei collegamenti interni, di quelli da e per l'isola, e nel suo complesso la continuità territoriale dovrebbero occupare un posto di primo piano nell'agenda del Governo regionale.

La scarsa accessibilità ai poli di interesse turistico e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l'inefficienza dei sistemi di trasporto, soprattutto in chiave di interscambio, determinano una perdita di competitività delle imprese ed in generale del territorio siciliano, anche in termini di attrattività turistica e commerciale. Anche per il sistema aeroportuale siciliano la maggiore criticità è rappresentata dalla scarsa accessibilità ai poli aeroportuali da parte dell'utenza, misurabile in tempi eccessivi di percorrenza e livelli di servizio negli spostamenti. L'aeroporto di Palermo è l'unico nell'isola ad avere una connessione ferroviaria con la stazione ferroviaria cittadina, ma essendo molto carente l'intera rete ferroviaria siciliana, ed insufficienti i servizi, si riscontra un utilizzo limitato da parte degli utenti aeroportuali. Per tali motivi la programmazione infrastrutturale della Sicilia si deve basare su un imponente impianto strategico, finalizzato alla messa a sistema ed al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari. Occorre allora rimodulare il contributo della spesa pubblica agli investimenti in infrastrutture che in Italia, e soprattutto nel Mezzogiorno e in Sicilia, è sempre più diminuito nei decenni e ancor di più negli ultimi anni di severa crisi economica. La stessa Commissione Europea sottolinea che la competitività dell'economia dipende dalla tempestiva realizzazione di infrastrutture integrate nel mercato interno nei settori del trasporto marittimo, aereo e ferroviario, in quello dell'energia e delle comunicazioni.

Riteniamo, inoltre, opportuno ed indispensabile al fine di limitare gli effetti della frammentazione delle competenze che provocano dispersione delle risorse e un allungamento dei tempi connessi alla realizzazione dei progetti infrastrutturali la creazione di una cabina di regia regionale. Luogo di coordinamento e di monitoraggio che possa vigilare sui tempi di realizzazione delle opere pubbliche o sulle eventuali responsabilità rispetto a ritardi nella consegna al fine di un efficace ed efficiente utilizzazione delle relative risorse economiche e finanziarie. Cabina di regia regionale che appunto verifichi l'andamento degli investimenti infrastrutturali e che appuri eventuali criticità che ne determinano rallentamenti nella realizzazione e che individui le soluzioni operative idonee a superare le ipotizzabili problematicità, accelerando di conseguenza la relativa spesa e favorendo il completamento delle opere pubbliche.

Aeroporti

Sarebbe opportuno costruire attraverso una riforma complessiva del sistema aeroportuale siciliano l'attivazione di due enti di gestione per i sei scali aeroportuali siciliani, uno per la Sicilia Orientale ed uno per la Sicilia Occidentale, che possano ottimizzare le risorse e ridurre diseconomie e sprechi. Due enti che guardino alle peculiarità della regione riducendo la frammentazione delle linee e che possano aumentare il potere contrattuale con le compagnie aeree. Due enti che potrebbero porsi obiettivi non legati alla speculazione e alla massimizzazione dei profitti ma che guardino principalmente agli interessi dei siciliani. Due gestori che possano difendere e aumentare gli investimenti anche sugli aeroporti con minore traffico passeggeri, come rispettivamente quelli di Trapani e Comiso o Lampedusa e Pantelleria. E' indispensabile che gli aeroporti di Palermo e Trapani, così come quelli di Catania e Comiso, si specializzino ragionando per sfere di interesse e peculiarità geografiche all'interno dell'isola. Evitando di creare sovrapposizioni o doppioni, come alle volte avviene oggi,

diventando complementari gli uni con gli altri. Sicuramente il potenziamento degli aeroporti è la chiave di volta anche per il rilancio turistico dell'isola.

Strade\autostrade

Auspichiamo che i progetti di riqualificazione e di manutenzione della A19 Palermo Catania, il potenziamento del collegamento della Statale 640 Agrigento-Caltanissetta, la Palermo-Agrigento e la Nord-Sud possano avere una fine vicina, nonché gli assi viari Ragusa-Catania e Gela-Agrigento-Trapani possano essere finanziati. Sarebbe sicuramente opportuno il raddoppio della Ragusa-Catania per accelerare il trasferimento delle merci. Non possiamo non tenere in considerazione, in un'ottica di sviluppo integrato della regione, il potenziale offerto dal mercato ortofrutticolo di Vittoria.

Rispetto agli investimenti sulle strade l'importo complessivo stanziato per interventi di manutenzione programmata nel Piano Quinquennale 2016-2020, previsti dai Contratti di Programma 2018, 2019 e 2020 stipulati col MIT e Anas prevedono in Sicilia per la rete viaria di competenza (autostradale e stradale statale) interventi per un importo complessivo di € 1.039,88 milioni.

E' necessario recuperare tutte le risorse messe a disposizione dal Patto per il Sud (136 milioni) e dal Programma Operativo Complementare 2014-2020 (347 milioni) per rafforzare, implementare ed avviare una seria opera di manutenzione, per i collegamenti stradali secondari tra i comuni montani e le città.

Ferrovie

L'alta velocità è il volano per lo sviluppo produttivo e la Sicilia non può più permettersi di restare sempre un passo indietro rispetto al Nord. Ogni giorno in tutto il Sud circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia. Il servizio ferroviario è quasi inesistente in Sicilia, ci sono 428 corse (lentissime) di treni regionali contro 2396 in Lombardia. E' importante l'investimento per i nodi ferroviari di Palermo con il potenziamento infrastrutturale e tecnologico, e quello previsto a Catania con la sistemazione del nodo e collegamento ferroviario con l'aeroporto. RFI nei suoi diversi interventi programmati, sia da un punto di vista infrastrutturale che tecnologico, assicura che il raddoppio della linea lungo l'itinerario Messina-Catania-Palermo le risorse messe a disposizione consentiranno di innalzare la velocità fino a 250 km/h e la conclusione per fasi permetterà progressive riduzioni dei tempi di percorrenza, a vantaggio delle persone che viaggiano per motivi di lavoro, studio e turismo. A lavori ultimati, il viaggio tra Messina e Catania sarà coperto in 45 minuti, contro i 70 minuti di oggi, e quello fra Catania e Palermo in un'ora e 50 minuti, con un risparmio di circa un'ora rispetto alla percorrenza attuale. Nel medio periodo è infatti atteso, con una tempistica già prevista, il potenziamento dell'asse ferroviario Salerno-Messina-Catania-Palermo e Messina-Palermo (linea tirrenica). Così sostiene RFI e noi auspichiamo che tali impegni possano tramutarsi in realtà nel più breve tempo possibile.

Occorre certamente completare la costruzione del raddoppio sulla direttrice Messina-Palermo nella tratta fra Castelbuono e Patti e la ricostruzione della linea Alcamo-Trapani (via Milo).

La provincia di Ragusa, che col mercato ortofrutticolo di Vittoria, il secondo per movimentazione di merci in Europa ed il primo in Italia, è tagliata fuori da ogni collegamento ferroviario col capoluogo siciliano. Conseguentemente tutto il traffico merci viaggia su gomma, con tutto quello che ne consegue, anche rispetto all'impatto ambientale. Sarebbe opportuno immaginare la creazione di una linea ferroviaria che colleghi il sud-est della Sicilia con il capoluogo.

Mobilità urbana

Sul fronte del trasporto pubblico si rischia di assistere ad una inversione del trend di crescita con una riduzione del numero di persone trasportate. Questo dipende in parte dal covid-19, ma soprattutto dall'utilizzo di forme di telelavoro e di smart working. Questo significa un ridisegno complessivo del sistema che ragioni in termini di mobilità integrata indipendentemente dal mezzo, mettendo assieme auto, treni, mezzi pubblici e micromobilità, includendo le forme di sharing già diffuse su auto, bike e monopattini. Per fare tutto ciò serve sicuramente una cabina di regia regionale che veda assieme tutti gli attori della mobilità e della programmazione (Regione, Aree metropolitane, Comuni, Parti sociali) che possa essere il luogo nel quale concretizzare le scelte, tenendo conto delle peculiarità territoriali, rendendo coerenti così le azioni tra modulazione della domanda e dell'offerta, incrementando le risorse pubbliche per migliorare la quantità e qualità del servizio, mettere in campo politiche tariffarie integrate ed investimenti tecnologici su specifiche app in grado di canalizzare la domanda in maniera semplice. E' necessario spostarsi verso un sistema integrato di mobilità intelligente, che permetta di ridurre l'impatto ambientale causato dalle emissioni dei trasporti e di decongestionare la viabilità stradale. In questo senso potrebbero essere orientate una parte delle risorse messe a disposizione dall'Europa.

Occorre avere un sistema di trasporto pubblico locale collettivo moderno che incida positivamente sulla qualità della vita dei cittadini utenti, dei lavoratori addetti e sulla sua sostenibilità economica - sociale-ambientale. L'età media degli autobus del nostro paese è di 12 anni contro una media europea di sette. Abbiamo la necessità di riammodernare la flotta degli autobus attraverso l'utilizzo di mezzi alimentati a metano o elettrici in contesti urbani. Crediamo che nell'industria dei trasporti il gas naturale guiderà il processo di transizione energetica verso l'idrogeno. Così facendo avremmo un consistente abbattimento delle emissioni inquinanti di CO2 ed una conseguente riduzione di carburante.

Riteniamo che il piano organico dei trasporti in Sicilia debba diventare lo strumento di programmazione nell'azione del governo Regionale rendendo operativo il tema della mobilità delle persone, la pianificazione dei servizi di TPL gommato e ferroviario con un sistema integrato e di interconnessione fra i nodi e delle diverse modalità sul territorio.

Ulteriore elemento di riflessione è dato dal numero complessivo di comuni siciliani serviti da mezzi di trasporto (ferrovie e pullman). Complessivamente su 390 comuni solo circa 2\3 sono serviti da mezzi di trasporto pubblico, il resto è tagliato fuori da ogni forma di collegamento pubblico o privato. Sarebbe auspicabile mettere in atto dei protocolli tra soggetti privati e pubblici, usando le risorse messe a disposizione dalle SNAI, per creare collegamenti stabili tra i comuni montani, esclusi da ogni collegamento, ed il resto della Sicilia.

Porti

Va sicuramente sottolineato il lavoro svolto dal presidente dell'autorità portuale della Sicilia Occidentale. Lavoro che sicuramente non ha prodotto gli stessi risultati nella Sicilia Orientale. Discorso a parte va fatto per l'Autorità Portuale dello Stretto che ha avuto un avvio più recente. Dell'Autorità dello Stretto, ad oggi, resta da definire la vocazione economica alla luce delle vicende che hanno determinato la costituzione. L'area dello Stretto merita una notevole attenzione per le sue caratteristiche e per le sue potenzialità. Il clima di incertezza che fino ad ora ha caratterizzato la costituzione dell'AdSP sicuramente non consente allo stato attuale un'analisi dettagliata. Va comunque avviato un percorso che abbia l'obiettivo di far riconoscere Messina come porto "CORE" della rete Ten-T. riconosciuta dall'unione europea. L'Unione Europea assegna ai porti CORE una priorità assoluta in materia di finanziamenti Europei, ciò consentirebbe al porto di Messina e agli altri dell'autorità di sistema dello stretto di beneficiare, essendo collocati nella continuità territoriale lungo il corridoio Scandinavo Mediterraneo, di specifici progetti a sostegno dello sviluppo della stessa infrastruttura. Unitamente all'intero sistema portuale della Sicilia Orientale di Catania e di Augusta

che è già classificato come porto CORE. Rispetto all'autorità portuale della Sicilia occidentale un investimento di quasi 54 milioni per riqualificare il porto di Palermo e potenziare tutte le sue vocazioni, non solo quella turistica e commerciale, ma anche quella industriale, ha interessato recentemente il capoluogo siciliano. Le nuove opere annunciate dall'Autorità Portuale di Palermo sono: un rinnovato terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto, l'avvio della riqualificazione del Molo Trapezoidale con l'incremento dell'occupazione del terminal.

La Sicilia vanta un sistema marittimo con oltre 22mila imprese, l'11,5% del totale nazionale. Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio regionale.

Il Mediterraneo sta lanciando nuove sfide per i porti italiani, l'aumento della dimensione delle navi, il cosiddetto gigantismo navale, diventa sempre più pressante nei traffici internazionali. Il raddoppio del canale di Suez sta segnando incrementi percentuali elevati in termini di merci in transito via mare. Le politiche sempre più aggressive dei Paesi del Middle East e North Africa, in termini di attrazione di investimenti attraverso Free Zone, che prevedono incentivi alle imprese, ma che nonostante le stesse agevolazioni non hanno caratteristiche strutturali ed attrezzature per l'ormeggio di queste grandi navi, che, di conseguenza, sono costrette ad attraversare il Mediterraneo, fino a raggiungere i porti del Northern Range per scaricare le merci per l'Europa ci costringono a ripensare le nostre infrastrutture attraverso un nuovo percorso che guardi alla competitività, rafforzando l'innovazione portuale, tecnologica e organizzativa.

L'Italia è il primo paese europeo per scambio marittimo coi paesi del Medio Oriente e Nord Africa. Inoltre, un campo di eccellenza per l'Italia è il trasporto marittimo a corto raggio, per il quale il nostro paese rappresenta il 36% del totale degli scambi effettuati nel Mediterraneo. La Sicilia può vantare una posizione centrale nel Mediterraneo. È, infatti, situata tra le due porte d'accesso, il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra, dove passano ogni giorno circa 350 navi e circa il 20% del traffico mondiale in volumi. Un porto Hub nel centro del Mediterraneo renderebbe più economiche non solo le rotte Asia-Europa, ma anche quelle per il Nord Africa e le Americhe. Un porto Hub è anche di grande importanza per il territorio che lo ospita. Ragion per cui occorre individuare un sito al centro del Mediterraneo per un porto Hub. E quale migliore sito della Sicilia. La Sicilia non può perdere questa opportunità dato che possiamo considerarla un Hub naturale.

A tutto ciò bisogna aggiungere che oltre a fornire i propri ordinari servizi di attracco, infatti, i porti possono fungere da integratori del sistema socio-economico. In tal senso, vale la pena segnalare l'opportunità costituita dalle Zone Economiche Speciali (ZES). Si tratta di zone limitate, dove insista almeno un'area portuale, all'interno delle quali le imprese possono beneficiare di speciali condizioni, come sgravi fiscali e semplificazioni amministrative. Attraverso tale innovazione si può agire sulla struttura produttiva regionale, aiutando a differenziare la tipologia di traffici e a supportare l'internazionalizzazione delle imprese locali nel raggiungere le catene di produzione internazionali. Questa iniziativa, se inserita in una politica industriale nazionale atta a ridurre il deficit competitivo del Mezzogiorno, può contribuire a ridurre la divergenza tra la Sicilia e il resto del paese.

Quando la pandemia sarà finita e si tornerà a viaggiare con una certa frequenza, rispetto al ruolo dei porti, non si può non tenere in considerazione il ruolo strategico che gli stessi hanno in merito al turismo crocieristico. L'imponente afflusso di turisti che attracca nei nostri porti per conoscere le bellezze della nostra terra rappresenta, da un punto di vista economico, un segmento importante del nostro Pil regionale legato al turismo. Consideriamo che sono milioni i turisti che attraverso questa modalità visitano la nostra terra. Importante è rendere fruibile, attraverso un sistema integrato di servizi, lo sbarco del turista alla modalità di ricezione delle bellezze della Sicilia.